LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

PARIS.... Un an 14 fr.
DÉPARTEMts — 15 fr.
ETRANGER . — 20 fr.

ÉDITION DE LUXE
FRANCE. Un an. 30 fr.
ÉTRANGER. — 40 fr.

26 Juillet 1902. — N° 202.

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

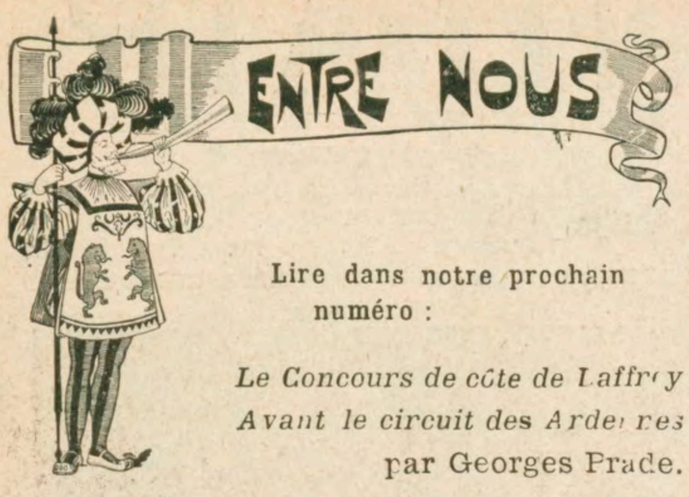
PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. . 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE. . . . . 500 fr.

LE RAS MAKONNEN EN AUTOMOBILE

Notre hôte abyssin n'a voulu rester étranger à aucune des conquêtes de la civilisation. C'est en automobile qu'il s'est rendu des Champs-Élysées au parc militaire d'aérostation de Chalais. Notre photographie le représente dans une voiture conduite par le colonel Renard, directeur du parc.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France



Lire dans notre prochain numéro :

Le Concours de côte de Laffrey
Avant le circuit des Ardennes
par Georges Prade.

Linton recordman de l'heure
Len-Hurst et Bacon
par André Foucault.

Le yacht du roi Edouard VII
par Henri Philippe.

Le prix Trocadéro et le prix Monarque,
par Franc Picard.

etc, etc...

✤

NOTRE numéro spécial hors série, consacré aux

PYRÉNÉES

est paru depuis quelques jours.

Tous les touristes, tous les amateurs de plein air voudront avoir ce superbe album imprimé sur beau papier couché et contenant plus de

60 superbes photogravures

encadrées d'un intéressant texte de Henry Spont.

En vente partout :

50 centimes

✤

La première des coupes de la Vie au Grand Air

La Coupe de Tennis

s'est disputée l'autre semaine. Le superbe challenge d'une valeur de 1.000 francs, offert par notre directeur M. Pierre Lafitte, est revenu à R.-F. Doherty qui en reste, pendant un an, le provisoire détenteur.

Mais moins longtemps sans doute, Mlle Magda Savalle conservera la coupe attribuée au

Challenge des Femmes aéronautes

car, de toutes parts, de nouvelles concurrentes annoncent leur intention de s'élancer dans les airs pour tenter de la lui ravir.

Dans notre prochain numéro, nous publierons les règlements de deux nouvelles coupes, attribuées

AU CYCLISME

et

AU ROWING

✤

LES touristes qui ont pris des photographies en vue du concours de la *Vie au Grand Air* sont priés de faire parvenir à l'Automobile Club de France leurs épreuves accompagnées de légendes explicatives.

De même, les dames qui ont pris part à l'excursion sont priées de bien vouloir faire connaître à l'A. C. F. leurs noms et adresses afin qu'il puisse être procédé au tirage au sort qui doit désigner la gagnanté de la superbe toilette offerte par M. Pierre Lafitte, directeur de *Femina*.

✤

Si vous voulez vous tenir au courant de ce qui se dit, de ce qui se fait dans tous les sports, lisez chaque jour l'*Auto-Vélo*.

LES ÉDITEURS.

M. Thébert, chef de cabinet du dr de la Sûreté.

Les officiels attendant le Président de la République sur le quai de la gare des courses.

Les Courses à Maisons-Laffitte

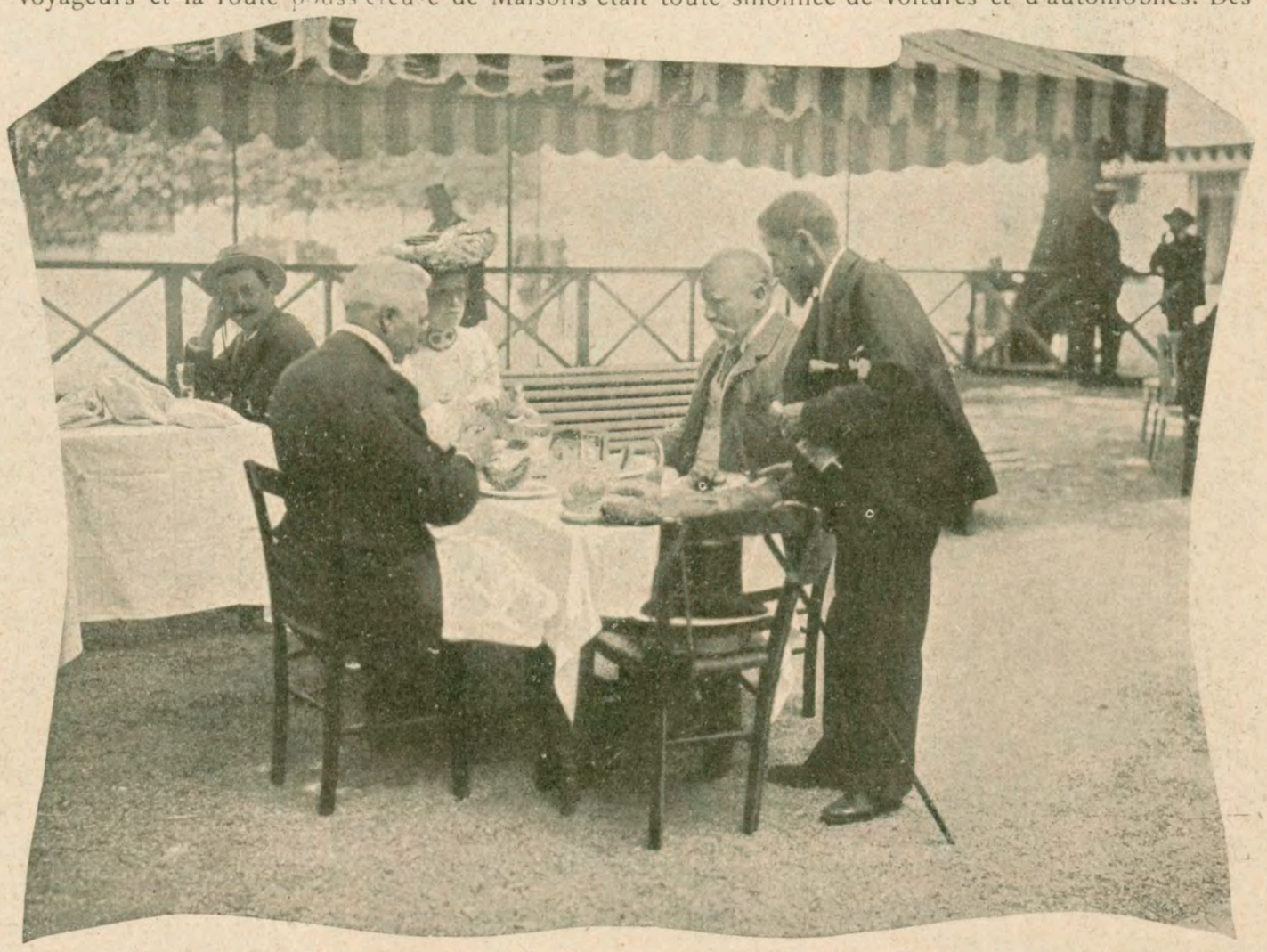
La visite du Président de la République
Le Prix Ragotsky et le Prix de Beauvais

Le Président de la République, sans être, comme de nombreux « officiels » de son entourage, un passionné de sport, tient néanmoins à montrer à toutes nos sociétés de courses. l'intérêt qu'il leur porte. L'an dernier, il vint à Maisons-Laffitte assister au Prix Monarque; cette année il n'a pas manqué d'accepter à nouveau l'invitation de la Sportive d'Encouragement, et il a choisi, malgré que ce fût la veille du 14 Juillet, la journée du Prix Ragotsky et du Prix de Beauvais.

✤ ✤ ✤

RAREMENT, il nous fut donné d'assister à une réunion sportive aussi réussie sur l'hippodrome de Maisons-Laffitte : d'abord le programme, des mieux composés, avait attiré des engagements nombreux dans toutes les épreuves, puis le temps était magnifique : un beau soleil sans excessive chaleur, enfin visite du Président de la République. Lorsque le Chef de l'État va à Longchamps ou à Auteuil pour les Grands Prix, c'est une visite tout à fait officielle, avec état-major civil et militaire, escorte de cuirassiers, et déploiement habituel des forces militaires et policières; la visite de M. Loubet, l'autre dimanche à Maisons-Laffite, fut plus intime, elle avait — bien qu'un bataillon d'infanterie fût là pour lui rendre les honneurs, et bien que par trois fois l'excellente musique du 119e de ligne eût joué l'hymne national — un tout autre caractère. Et aussi l'attitude de M. Loubet n'était pas la même que lors de la grande quinzaine; il semblait beaucoup plus à l'aise; ceci est une impression toute personnelle.

Les tribunes étaient trop petites pour contenir la foule élégante qui se pressait au pesage. Jamais, je crois, on n'a encaissé une aussi belle recette. La Compagnie de l'Ouest a transporté plus de dix mille voyageurs et la route poussiéreuse de Maisons était toute sillonnée de voitures et d'automobiles. Des



Un coin du pesage de Maisons-Laffitte pendant le déjeuner.
M. Crozier, directeur du protocole, est servi par M. Rouzé lui-même.

LE PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE A MAISONS-LAFFITTE

1. M. Loubet arrivant à la gare spéciale des courses, est reçu par M. Adam, président de la Société Sportive d'Encouragement. — 2. La sortie de la gare (au premier plan, M. E. Caron, conseiller municipal de Paris, M. Adam, M. Loubet, M. Chaumié, ministre de l'Instruction publique, M. R. Papin, vice-président de la S. S. E., M. Cavard, directeur de la Sûreté générale ; au second plan, MM. le général Dubois, Hornez, directeur des haras et Poirson, préfet de Seine-et-Oise).— 3. L'arrivée au pesage.— 4. M. Adam, président de la Société Sportive d'Encouragement.— 5. Entrée du cortège officiel dans l'enceinte réservée.— 6. M. Loubet dans la tribune officielle, à sa droite M. Chaumié, à sa gauche M. Adam.

oriflammes aux couleurs nationales flottant au-dessus de la pelouse et des tribunes donnaient un air de fête au superbe hippodrome. M. Loubet, accompagné du ministre de l'instruction publique M. Chaumié, du général Dubois, du colonel Sylvestre et du lieutenant-colonel Lamy, a fait son entrée aux sons de la *Marseillaise*, exécutée par le 119e de ligne. M. E. Adam, président de la Société Sportive, M. R. Papin, vice-président, et les commissaires, MM. de la Charme, du Bos et de Rollepot, ont fait au Président de la République les honneurs de l'hippodrome.

Le Préfet de police; M. Poirson, préfet de Seine-et-Oise; le maire de Maisons-Laffitte, M. Trussy; M. Hornez, directeur des haras; M. Cavard, directeur de la Sûreté générale, y ont pris place avec les commissaires de la Société Sportive, derrière le Président de la République, dans la tribune médiane qui, isolée des tribunes adjacentes par les ordinaires draperies rouges à crépines dorées, était ainsi devenue une tribune officielle.

Après le prix Ragotsky, un lunch a été servi dans la salle attenante au pavillon des balances et le Président, qui paraissait enchanté de la belle réception qui lui avait été faite, a encore assisté au prix de Beauvais avant de reprendre son train. M. Loubet a été reconduit jusqu'à son wagon par le président et les commissaires de la Société ainsi que les autorités qui avaient assisté à cette jolie réunion.

J'allais oublier parmi les « officiels », M. Crozier; il est vrai que le sympathique chef du Protocole est un habitué du turf; il était arrivé bien avant M. Loubet, et sitôt le train présidentiel parti, a repris le chemin... du pesage pour assister à la « dernière ».

Nettie. Arcadius. Bigote.

La rentrée du Prix Ragotsky (Handicap).

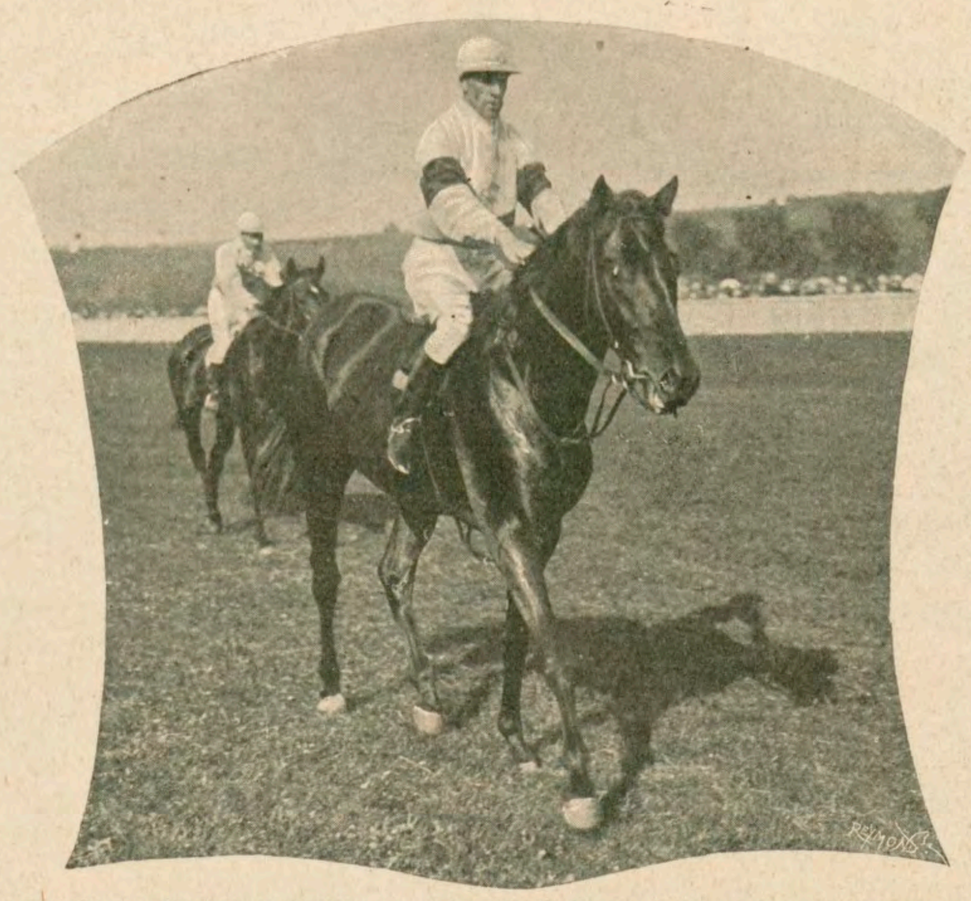
La partie sportive a été réussie à souhait. Le prix Ragotsky, handicap dont les poids étaient fort judicieusement équilibrés, semblait assez ouvert, et Doris II, Nettie, Reine-des-Fleurs, Dinah, Butor, Bigote, Flageolet II et Maisons-Laffitte, comptaient tous de bonnes courses à leur actif; les seize concurrents sont restés en peloton jusqu'au poteau ordinaire, où la partie a commencé à se dessiner nettement en faveur des couleurs de M. Caillault; là, en effet, Reine-des-Fleurs se détachait pour gagner facilement de deux longueurs.

Une bonne lutte s'engageait pour la place; Flageolet II battait d'une tête Maisons-Laffitte, que Butor serrait de près.

Les couleurs de M. Caillault devaient encore être favorisées par la fortune — et cette fois d'une façon toute spéciale — dans le prix de Beauvais. Bright selon son habitude est parti en tête; et en passant devant les tribunes, le cheval de M. Vanderbilt dominait de tous ses concurrents, à l'exception de Doux-Pays II, qui venait progressivement à sa hauteur. A deux cents mètres du poteau, Ross, qui montait Bright, voulant demander à son cheval de se détacher, versait par deux fois complètement à gauche, gênant visiblement le représentant de M. Caillault. Le juge proclama le dead-heat pour les deux concurrents, mais étant donnée la manœuvre de dernière minute et la pression sur son adversaire, Bright fut « invalidé ».

Ross le montait pour la première fois et cet essai n'a pas été heureux. Il paraît, du reste, que ce jockey avait eu déjà plusieurs... accidents de ce genre en Allemagne, alors qu'il montait pour M. de Bleichrœder. Ah! les Américains!

FRANC-PICARD.



Bright **par Médicis et Brilliancy, à M. W. K. Vanderbilt, monté par le jockey américain Ross, arrivé 1er dead-heat avec Doux-Pays II, à M. Caillault, et distancé.**

Reine-des-Fleurs, **par Bruce et Illusion, à M. Caillault, jockey : Milton Henry, gagnante du Prix Ragotsky, devant Flageollet II et Maisons-Laffitte.**

Doux-Pays II **par Xaintrailles et Diamond Agnès, à M. Caillault, jockey : Milton Henry, vainqueur du Prix de Beauvais, devant Amer-Picon et Monchène.**

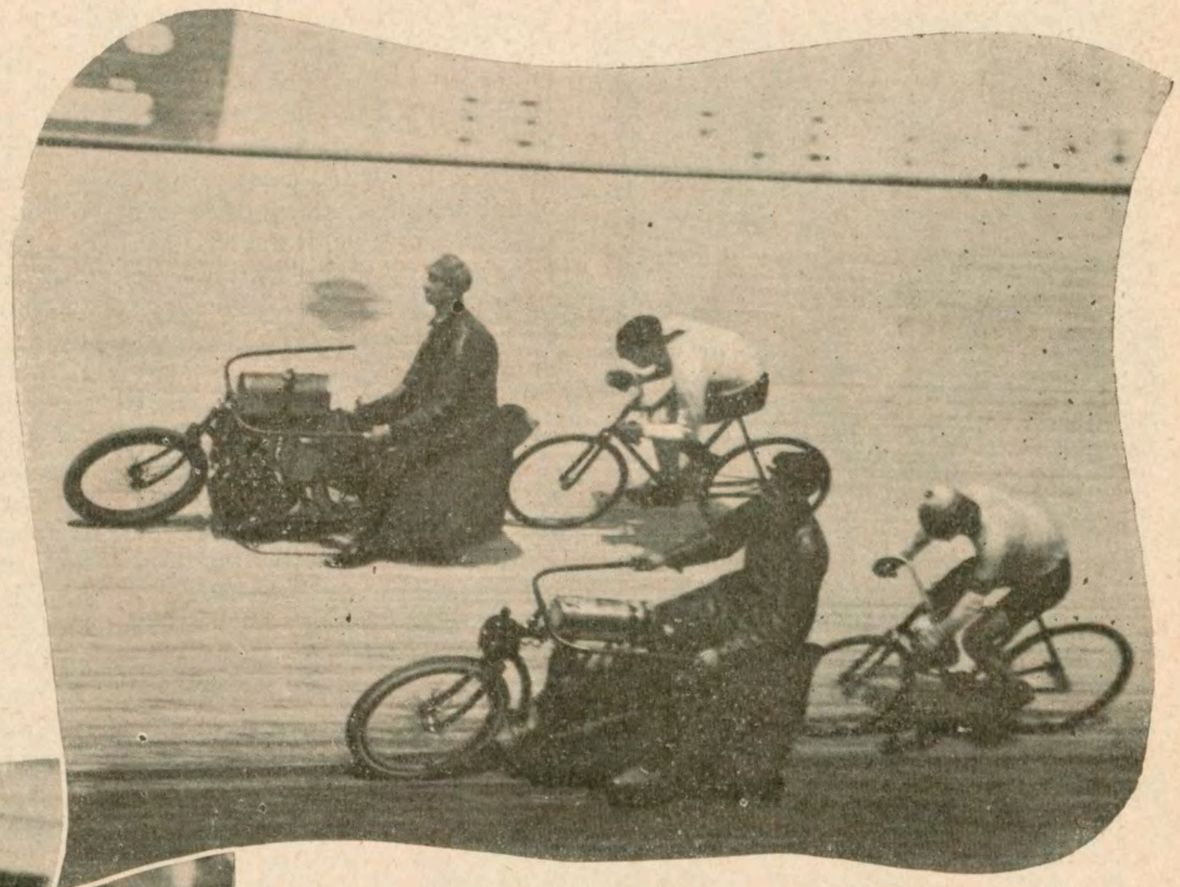
LE BOL D'OR

Les dimanche 13 et lundi 14 juillet, la course de vingt-quatre heures, dite « Bol d'Or », d'après la nature du « Challenge » qui en fut l'objet au début, a été courue pour la huitième fois en France, présentant sur les précédentes cette double différence, que l'entraînement y était seulement autorisé pendant les deux premières et les deux dernières heures, mais qu'en revanche il était assuré par des machines mécaniques. Disputée par Huret, Wattelier, Gougoltz, Fisher, Bouhours, Petit-Breton, et Vendredi, elle fut gagnée par Huret, couvrant 779 kil. 700 devant Petit-Breton et Fisher.

L'importance de cette épreuve classique, dont le succès a été fort grand, nous fait un devoir d'en rendre compte ici à ceux de nos lecteurs qui n'ont vu y assister.

A titre d'indication, je rappelle les gagnants du Bol d'Or depuis sa fondation.

1894. Huret.....	736 k. 946	1899. Walters.....	1.020 k. 977
1895. Huret.....	829 k. 498	1900. Cordang.....	956 k. 775
1896. Rivierre.....	859 k. 120	1901. Pas couru.	
1897. Stein.....	764 k. 825	1902. Huret.....	779 k. 700
1898. Huret.....	852 k. 468		



Pendant la première heure, Gougoltz, à la corde, et Huret derrière leurs entraîneurs.

A la 8e heure : Huret, Wattelier, Fisher.

On s'est imposé de constater que le chiffre de 779 kilomètres atteint par Huret, en vingt-quatre heures, avec seulement quatre heures d'entraînement, dépassait, et la distance couverte par lui-même en 1894, et le parcours de Stein en 1897, avec entraîneurs de bout en bout. Le fait est tout au plus à noter comme détail curieux, mais n'a aucune importance sérieuse, Stein n'ayant jamais eu la qualité des Huret, Rivierre, Walters et Cordang, d'une part, la performance première de Huret, d'autre part, ayant été accomplie au moment où l'entraînement des courses de fond était moins poussé que maintenant, les machines moins parfaites, au moment surtout où l'on n'osait soupçonner que de telles vitesses à bicyclette fussent possibles, où l'idéal de la rapidité maxima à atteindre était beaucoup plus rapproché des records présents, qu'aujourd'hui : l'expérience nous ayant appris qu'il était imprudent de se livrer à des vitesses, à des généralisations bien vite démontrées aussi vagues que temporaires.

Je laisse donc volontiers le passé pour m'occuper du présent.

* * *

« As pas peur, Jean, j'ai du fricot plein la cabine! » C'est, à dix heures du soir, l'exclamation qui me parvient en haut du virage, lancée à pleine voix par le joyeux Bourotte à Gougoltz, son poulain, qui passe justement au fond de la cuvette.

Ceci me paraît résumer toute la philosophie de Bol d'Or de cette année dans les conditions où il s'est couru. Le « fricot » de Bourotte, ç'a été pour les coureurs qui y ont pris part, et le service d'entraînement, pendant les heures permises et les soins plus ou moins prévenants dont ils ont été entourés d'un bout à l'autre ; et à ce point de vue, ceux qui même, peu avertis des choses cyclistes, auraient pu aller fureter au milieu des baraques, que les soigneurs des concurrents avaient fait installer sur la piste dès avant le départ, n'auraient eu aucun doute sur la ferme intention qu'avait Huret d'arriver en tête : devant sa cabine très vaste, deux gros crapauds reposaient, deux fortes motocyclettes, auxquelles on était en train d'adapter, dans la mesure où ils sont autorisés, des coupe-vent protecteurs. Autour des petits monstres on menait bonne garde ; à l'intérieur, un des servants d'Huret graissait avec une chandelle et... un soin méticuleux le fond du maillot du poulain, tandis que rangées en file imposante, les bouteilles diverses, d'eau de Vichy, de thé, de cognac et de champagne s'alignaient avec les paquets de riz, les casseroles de bouillon, les ailes de poulet, etc., etc., et, veillant sur tout ce matériel, le grand champion désireux de garder sa chance intacte.

A côté, sanglant rapprochement, Fisher attendait mais vainement ses entraîneurs engagés, tandis que Vendredi, nègre imprévoyant, avait presque négligé de s'en assurer ; et dans les deux heures du départ on vit filer à cinquante-cinq à l'heure Huret, presque sans

Petit-Breton se réconforte en cours de route.

Pendant un arrêt, Fisher absorbe un rapide repas.

accroc, tandis qu'à Vendredi et Fisher, primitivement seuls sans entraîneurs, venaient successivement et par moment s'ajouter les autres concurrents, tandis que Petit-Breton, derrière une bonne motocyclette, montée par un mauvais entraîneur, qui jamais sans doute n'eut l'idée de ce qu'était son rôle, s'écœurait en efforts successifs à la poursuite d'Huret.

Il ne faudrait pas rabaisser la performance d'Huret qui a été et reste, je crois, le meilleur « stayer » du monde, aucun des spécialistes de la distance n'ayant jamais eu la même qualité que lui; mais dans les conditions où le Bol d'Or de cette année se présentait il n'eût pas dû gagner d'aussi loin. Entraîné de bout en bout, il aurait certainement eu à l'arrivée une avance bien plus considérable ; comme, après tout, il y avait un règlement de course, et que ce règlement ne l'avantageait pas personnellement, puisqu'il l'obligeait à rester vingt heures sans entraîneurs, c'est-à-dire le contraignait à suivre le train d'adversaires qui lui sont inférieurs; nous ne pouvons que regretter le manque de soins, et surtout d'entraînement dont certains des concurrents ont été victimes, Fisher, particulièrement, qui eût été à l'arrivée tout proche d'Huret, et qui jugea inutile, à la fin, de rester en piste alors qu'il n'avait aucune motocyclette pour le tirer.

L'intérêt d'une épreuve semblablement comprise ne s'aperçoit d'ailleurs pas très clairement, et si pareille course prouve beaucoup en faveur de la résistance des concurrents, au point de vue purement sportif, elle ne paraît pas excellente.

En fait, sans changement notable, quelques hommes sont restés en piste pendant vingt heures, faisant quoi? attendant quoi ? mystère ! — sinon un accident ridicule qui eût mis l'un ou l'autre dans un état d'infériorité absolue : une chute d'où il ne se serait pas relevé ; une crise d'estomac, que sais-je, mais sûrement quelque incident d'un ordre trop américain et — si j'ose pontifier un peu — trop contraire à la tradition sportive de chez nous.

Et pour me résumer, il n'y a que deux façons de comprendre la course de fond : ou pas d'entraîneurs du tout ou des entraîneurs de bout en bout. Dans le premier cas, le but à atteindre est très net ; rester en selle sans interruption si possible, de façon à ne rien perdre, et tâcher de prendre un tour ou deux par d'habiles démarrages ; dans le second, il l'est non moins : aller vite et longtemps, et tâcher que vos entraîneurs ne vous lâchent pas — ceci est le grand problème, malheureusement non resolu, pour les machines automobiles et qui ne le fut jamais parfaitement non plus par l'entraînement humain.

Le même, vu de dos.
(Cliché J. Beau.)

A 5 heures du matin. Fisher, Petit-Breton, Vendredi.

Que reste-t-il en réalité du Bol d'Or de cette année, à part les deux heures du commencement et les deux heures de la fin ? Rien ou peu de chose : une promenade, drôle pour ceux qui n'ont jamais assisté à de pareilles épreuves, car il est curieux de voir des gens qui ont déjà plusieurs centaines de kilomètres dans les jambes, plaisanter en tournant, s'interpeller, s'injurier même entre eux, faire des paris avec les spectateurs, etc., etc.

Quant aux deux heures du commencement et de la fin, comme spectacle, elles ne valent pas les courses de demi-fond. Mais quand on songe que ceux qui tournaient 55 à l'heure, à Buffalo, allaient tourner pendant vingt-quatre ou venaient de tourner pendant vingt-deux, dont une partie sous un soleil de plomb, on ne pouvait manquer d'en être stupéfié. L'allure d'Huret, surtout faisant parfois des tours à plus de 60 à l'heure, aussi souple au commencement qu'à la fin, était prodigieuse.

Mais de cette grande course, qui a cependant obtenu un certain succès d'exhibition, c'est, je crois, tout ce qui reste au point de vue purement vélocipédique ; c'est quelque chose, ce n'est pas tout ce qu'on aurait pu tirer du Bol d'Or de cette année.

ANDRÉ FOUCAULT.

Quelques enragés. Les populaires à 3 h. 1/2 du matin.

Vendredi se désaltère.

La Longue-Paume

Le championnat de tennis et la Coupe de la Vie au Grand Air *disputés l'autre semaine à la Société des Sports de Puteaux, nous ont donné l'occasion de parler assez longuement du tennis. Voici un autre jeu qui dérive des mêmes origines mais qui est beaucoup moins pratiqué, peut-être parce qu'il est plus athlétique, plus fatigant, peut-être aussi parce qu'il est exclusivement masculin, peut-être surtout... parce qu'il n'est pas anglais : la Longue-Paume. L'auteur, qui est un fanatique de ce sport si français, serait au comble de ses vœux, si cet article pouvait amener quelques nouveaux adeptes au roi des jeux et au jeu des rois.*

A. Talon père, prêt à donner le coup d'arrière-main de volée.

G. Malézieux, 3e sur corde, guettant la balle du tireur.

DEPUIS quelques années, un grand mouvement en faveur des sports s'est produit, qui nous a valu de voir sortir de l'ombre des manifestations athlétiques oubliées ou cantonnées en des régions spéciales. C'est ainsi que la Pelote Basque a fait son apparition à Paris où elle a obtenu le plus brillant succès. Nous ne pouvions trouver une meilleure occasion pour en rapprocher et faire connaître à tous ceux qui ont pu voir ces matchs sensationnels et à tous les lecteurs de la *Vie au Grand Air*, un jeu que l'on peut considérer comme le frère jumeau de la Pelote Basque, c'est la Longue-Paume. Un certain nombre la connaissent pour l'avoir vu pratiquer à Paris, au jardin du Luxembourg ou dans le nord de la France où elle est très répandue. Donnons-en, en quelques mots, les règles principales.

Il existe deux sortes de parties : la partie enlevée (ou à enlever) et la partie terrée (ou à terrer). Elles se jouent, la 1re 4 joueurs contre 4, et la 2e 6 contre 6. Le terrain parfaitement uni est assez dur pour que les balles en liège recouvert de flanelle (du poids de 17 à 20 grammes) puissent y rebondir. Une lisière est tendue à terre au milieu du jeu, c'est la « corde »; elle sépare le jeu en deux parties égales; une autre à 17 mètres contre le vent indique la place où doit se mettre le « tireur », c'est-à-dire celui qui lance la balle le 1er. Pour la partie enlevée, on place à 6 ou 7 mètres en arrière du tiré une autre lisière appelée limite, au-dessus de laquelle on ne doit pas envoyer les balles.

Didier, demi-volée, attendant la balle de volée.

La partie enlevée comprend un foncier, une balle volée (ou 1/2 volée) et 2 cordiers. Le joueur qui « tire » doit envoyer sa balle au-dessus de la corde et son adversaire doit la renvoyer ou « rechasser » aussi au-dessus de la corde. Le coup se poursuit jusqu'à ce qu'un joueur ait mis dessous ou hors des limites, ce qui compte 15 pour le camp adverse (la marque étant la même qu'au tennis : 15, 30, 40, jeu). Si une balle n'est pas reprise du 1er bond, mais arrêtée du 2e bond ou après, ou si elle meurt d'elle-même, ou coupe le jeu, on marque une chasse, figurée par un piquet planté par le marqueur hors du jeu, en face de l'endroit où la balle a été arrêtée. Une chasse est un coup réservé qui ne compte 15 pour aucun des deux camps; quand on a fait 2 chasses (ou une seule si un des camps a 40 ou avantage) on change de côté et on joue les chasses. Pour gagner une chasse et marquer 15 pour son camp, le joueur doit faire passer la balle au delà d'une ligne fictive, parallèle à la corde et menée par le piquet représentant la chasse. Le camp qui la défend marque 15 si la balle coupe le jeu ou si elle est arrêtée après le 2e bond, avant cette ligne fictive.

La partie terrée se compose de 6 joueurs ; un foncier, 2 demi-volées, 3 cordiers. Le 1er coup doit être tiré au-dessus de la corde, ensuite on peut jouer la balle aussi bien au-dessus qu'au-dessous de la corde. Les cordiers doivent chercher à arrêter les balles et les « tiercer » le plus loin possible afin de faire des chasses qui seront d'autant plus faciles à défendre quand on aura changé de côté qu'elles auront été faites plus loin. La partie se joue comme la précédente.

Les parties enlevées se font en 5 jeux, et les parties terrées en 7.

Les règles de la paume, dont nous venons de donner les principales usitées actuellement, ont varié et suivi les modifications que le temps apportait aux emplacements, aux formes des raquettes, au poids des balles. La Longue-Paume est le plus ancien de nos jeux de paume et au moyen âge elle était très répandue et jouée partout où l'on pouvait trouver un terrain pour y établir un jeu. La Longue-Paume, avec sa sœur cadette, la Courte-Paume, compait parmi les exercices préférés de beaucoup de princes et de rois. Nous savons que Louis le Hutin, Charles V, Charles VIII, François Ier, Henri II, Charles IX, Henri IV, Louis XIII, Louis XIV dans sa jeunesse, Louis XV, pour ne citer que nos rois, ont pratiqué la Paume. L'apogée du jeu de Paume paraît avoir été l'époque des Valois; ainsi, d'après Lippamano, ambassadeur de la République Vénitienne à la cour de Henri III, il y avait alors à Paris 1800 jeux de Paume, où se pratiquaient tous les exercices de balles (1). La Longue-Paume et la Courte-Paume ont eu une décadence rapide et Paris ne compte plus aujourd'hui que deux jeux de paume ; la Société de Longue-Paume a un terrain au Luxembourg, et la Courte-Paume se joue aux Tuileries. « Le Luxembourg et les Tuileries ! le roi des jeux et le jeu des rois est bien à sa place dans ces jardins de rois » (E. de Nanteuil).

Henri Thierry, milieu de corde coupant une balle d'arrière-main.

La Longue-Paume, après un moment d'affaissement, reprend maintenant une nouvelle vigueur : depuis quelques années, des sociétés nouvelles se sont formées, les vieux joueurs ont formé des élèves, de nouveaux jeux ont été créés, et le Stade Français inaugurait à Saint-Cloud le mois dernier, un jeu nouvellement ombragé. Les concours se sont multipliés ; l'U. S. F. S. A. a créé en 1891 un Championnat interclubs de partie terrée, en 1897, un Championnat de partie enlevée; et l'an dernier, grâce à l'active intervention de M. Raynal, le dévoué Président de la Société de Paris, elle a ajouté un Championnat de partie terrée réservé aux équipes de 2e catégorie. Les sociétés de province se sont développées, et en Picardie, elles viennent nombreuses tous les ans disputer le Championnat de Picardie. Dix-huit sociétés sont venues disputer ce challenge en 1899 ; l'an dernier, 15 se sont présentées au Championnat de 2e catégorie ; et le Championnat de France réunissait le même jour 7 équipes de 1re catégorie ; cette année même il a été créé un Championnat de 3e catégorie. Ces chiffres sont assez éloquents et

Delaplanque, 3e sur corde, coupant une volée plein fouet.

Pierre Talon, demi-volée, prêt à fouetter la balle au bond.

Une partie d'entraînement.

(1) Pour de plus amples détails, voir la « La Paume et le Lawn-Tennis », par E. de Nanteuil, De Saint-Clair, Delahaye.

Raoul Lacourt, milieu de corde, qui a obtenu au Championnat de Picardie la raquette d'honneur.

montrent en quel honneur on tient ce jeu dans toute la région du Nord, où l'on ne compte pas de fête sans parties de paume. Ces déplacements et rendez-vous sur les jeux environnants entretiennent entre les parties une émulation profitable, et servent à la diffusion de notre beau jeu national.

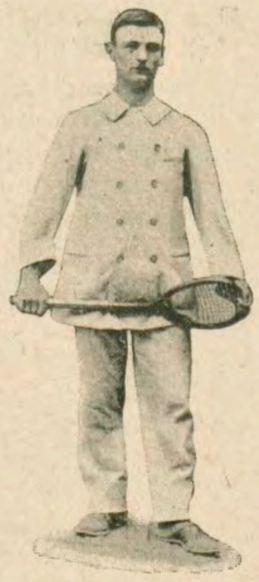
A ce propos, il faut hautement féliciter les sociétés qui forment des élèves, et nous ne pourrions mieux choisir comme exemple que la Société de Paume de Péronne qui met gracieusement son terrain de jeu à la disposition des collégiens, recrutant chaque année des jeunes élèves auxquels M. O. Viltard prodigue ses conseils et ses encouragements, les faisant profiter de cette longue expérience qu'il a acquise sur les terrains de paume. Le collège de Péronne n'est d'ailleurs pas le seul où la Paume soit pratiquée et partout où l'on formera des élèves, on fera œuvre utile et méritante. Comme le disait dernièrement au Championnat joué à Roye le distingué délégué de l'U. S. F. S. A., M. Callot : « Aujourd'hui, je me sens pleinement rassuré ; quand les premiers ténors de la paume déposeront leur raquette, d'autres qui chantent déjà fort bien, qui sont là sous nos yeux, sauront les remplacer, et ils perpétueront en France ce qu'on a appelé avec juste raison le roi des jeux. »

Si la Longue-Paume reprend chaque année une nouvelle vigueur, c'est qu'elle est en effet un jeu athlétique et esthétique au suprême degré. Le Dr Lagrange l'a si bien analysé au point de vue hygiénique et sportif que nous ne pouvons mieux faire que de renvoyer le lecteur à la préface du charmant livre de M. Collin qui est entre les mains de tous les fervents de la Paume, et où il nous montre que la « Longue Paume est l'exercice hygiénique par excellence tendant à développer harmonieusement les muscles dans leur ensemble parce qu'il donne à chacun sa quote-part de travail ».

Au point de vue esthétique, ce jeu ne le cède à aucun autre. La force, la finesse, l'adresse, l'agilité en sont les qualités principales qui plaisent à ceux qui le voient jouer. Dans un compte rendu qu'il faisait des parties du Championnat de France de première catégorie, un de nos plus sympathiques joueurs disait : « Il y avait, dimanche dernier autour du jeu de Montdidier, un public très nombreux d'amateurs et connaisseurs de Longue-Paume. J'aurais voulu y voir des profanes, des hommes de sports ignorants jusqu'à ce jour des beautés de notre jeu. Il est impossible qu'ils n'eussent pas été conquis, après cette belle journée, par les qualités de force, d'endurance et d'agilité que les premiers joueurs de France ont déployées dans cette lutte ».

Nul doute que par l'ensemble de ses qualités, ce vieux jeu français, qui convient à tous les âges — il ne serait pas en effet difficile de trouver une liste aussi longue de joueurs ayant dépassé la cinquantaine que de jeunes pratiquants de moins de 10 ans — ne reprenne d'ici peu la place qu'il doit occuper au premier rang de nos sports.

Si quelques-uns de nos lecteurs avaient l'idée d'établir dans leur ville un jeu de paume, voici quelques conseils qui pourront leur être utiles.



Maurice Michel, de Péronne, un des plus jeunes fonciers.

Fernand Mille, demi-volée. Victor Bernoud, cordier. — Léon Barbier, foncier. Oscar Leluin, milieu de corde. — Leclercq, demi-volée. Raoul Mille, cordier.

Société de Longue-Paume d'Amiens. (Président M. Albert Catoire, avocat.)

Équipe gagnante du Championnat de France (partie terrée, 1re catégorie) joué à Breteuil (Oise), le 22 juin 1902.

Louis Dandié (10 ans 1/2). Raoul Casset (11 ans 1/2). Ch. Lebel (11 ans).
Robert Passet (9 ans). Marcel Caron (7 ans 1/2). Marcel Spinel (10 ans 1/2).

Une jeune équipe d'avenir.

Le terrain doit être parfaitement uni, suffisamment résistant, pour que les billes, très légères, puissent rebondir à la hauteur convenable (50 centimètres) et cependant assez doux pour que les chutes n'y soient pas dangereuses et que les joueurs ne se fatiguent pas trop rapidement.

Ces diverses conditions qui paraissent, au premier abord, inconciliables, sont, en effet, assez difficiles à réaliser.

On y arrive cependant, et le meilleur moyen de les obtenir, consiste à préparer le terrain avec une couche assez épaisse de macadam, que l'on recouvre ensuite d'un mélange de gravier tamisé, de terre végétale et de sable très fin combinés dans des proportions convenables, que l'on a soin de donner et de couler, de manière que cette couche se marie avec la partie superficielle de la terre végétale ou de la marne.

Les terrains marneux et ceux qui sont composés en grande partie de sable fin de rivière sont naturellement propres à être utilisés au jeu de Longue-Paume. Après les avoir retournés à une profondeur de 15 centimètres environ, on les passe à la claie et on les nivelle au moyen d'un gabarit. Il suffit ensuite de les arroser à fond et de les tasser jusqu'à ce que le tassement soit complet et la surface profondément unie.

La meilleure orientation est celle du Nord-Est au Sud-Ouest et l'on doit, autant que possible, établir le jeu sur un espace entouré de grands arbres.

Le jeu doit avoir une longueur de 70 à 80 mètres sur 15 à 17 mètres de largeur entre les lisières en bordure et un espace large de 2 à 3 mètres sur chaque bordure latérale.

Que ces préceptes, en apparence compliqués, n'effraient pas trop ceux que pourrait taquiner le désir d'échanger la raquette du tennis contre celle de la Longue-Paume.

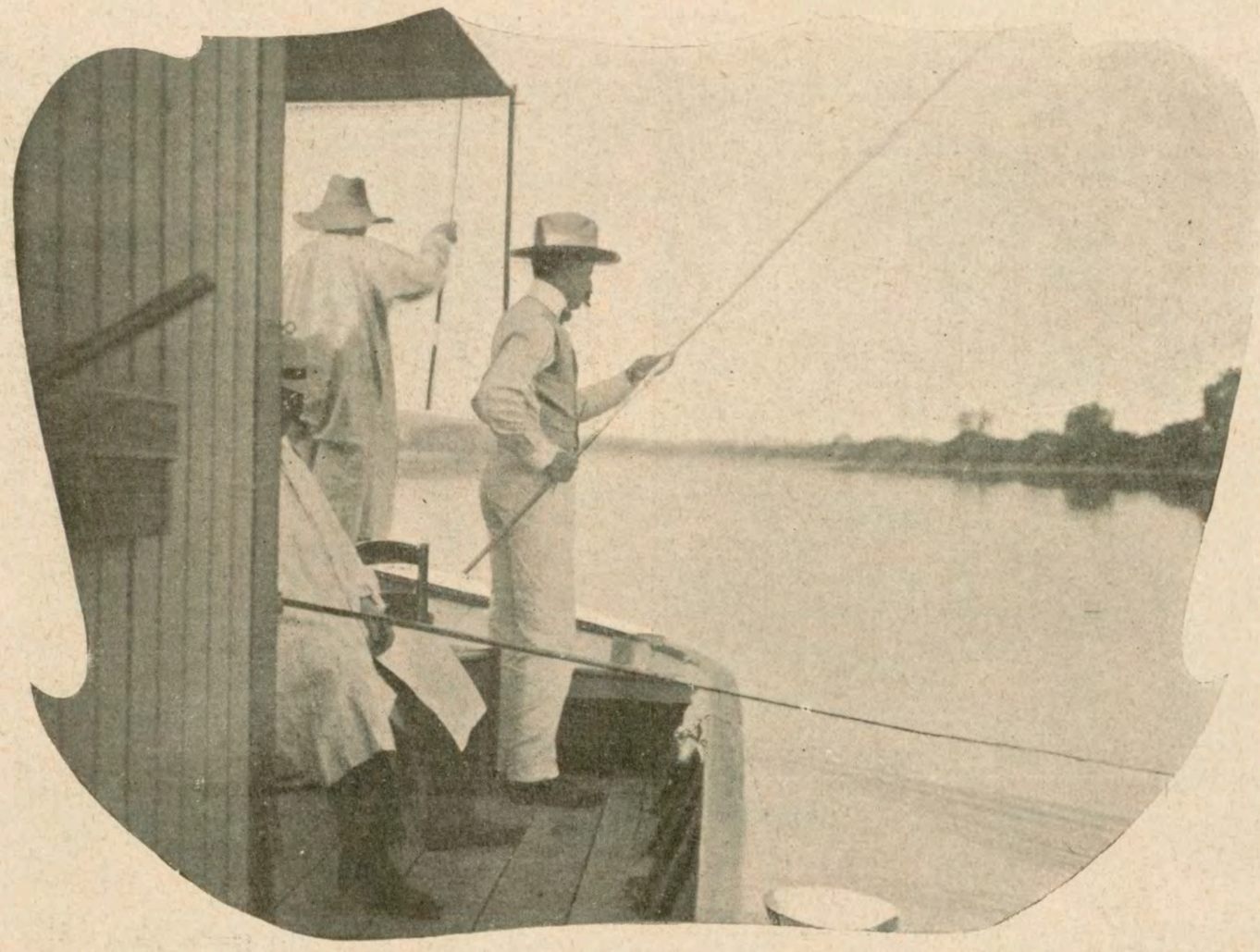
MAURICE MICHEL.

(Clichés Messy.)

Une heure sur un bateau de pêche

Dans leurs instants de repos et de liberté, les entraîneurs et les jockeys restent hommes de sport, et leurs distractions favorites sont la chasse, le tir aux pigeons, le rabbit coursing, la natation, le canotage et le... billard. Billard et chasse sont plutôt sports d'hiver; en ce moment tout est à la natation, au canotage et principalement — les courses de province laissant une certaine liberté aux entraîneurs et jockeys — à la pêche.

Quelques-uns parmi les entraîneurs de Chantilly et de Maisons-Laffitte sont d'une habileté extraordinaire comme pêcheurs à la ligne. Allons voir les entraîneurs pêcheurs de Maisons; une prochaine semaine, nous vous présenterons ceux de Chantilly.



M. Dousdebès. Ruddock. M. Jean Stern.

Sur le bateau de pêche de Ruddock à Carrières-sous-Poissy.

A l'arrière de son bateau de pêche Ruddock, plus calme que lors de l'accident de Verdi dans le Grand Steeple, s'apprête à ferrer une brême.

Ruddock enlève dans son épuisette une brême que vient de prendre M. Jean Stern.

L'autre semaine, c'était au pesage d'Enghien, Robo venait de se faire enlever d'une courte encolure par Astronome la seconde place du Prix de l'Aquitaine; cet excellent ami Ruddock, sachant que je suis assez fervent disciple de saint Pierre me dit à brûle-pourpoint : « Vous qui êtes un amateur, venez donc un jour à ma maison de pêche, vous verrez comme le poisson mord mieux en Seine qu'en Marne. C'est à Carrières-sous-Poissy que je suis amarré. » Et Ruddock disparut pour aller seller Ivresse. La proposition était tentante ; aussi, un matin de la semaine passée, emportant en guise de gaule mon appareil photographique, je débarquais à Poissy. — Connaissez-vous la route qui longe la Seine de Poissy à Carrières ? Au lever de l'aurore, elle doit être assez agréable, mais entre dix heures et midi, elle est épouvantable ! Pas le moindre coin d'ombre, pas le plus petit arbrisseau pour s'abriter, ne fût-ce qu'un instant des ardeurs du soleil de juillet, et je vous prie de croire qu'il tapait ferme. Je croyais ne pouvoir jamais arriver et, bien que bon marcheur, au bout d'un kilomètre et demi je commençais à tirer la jambe et surtout la langue.

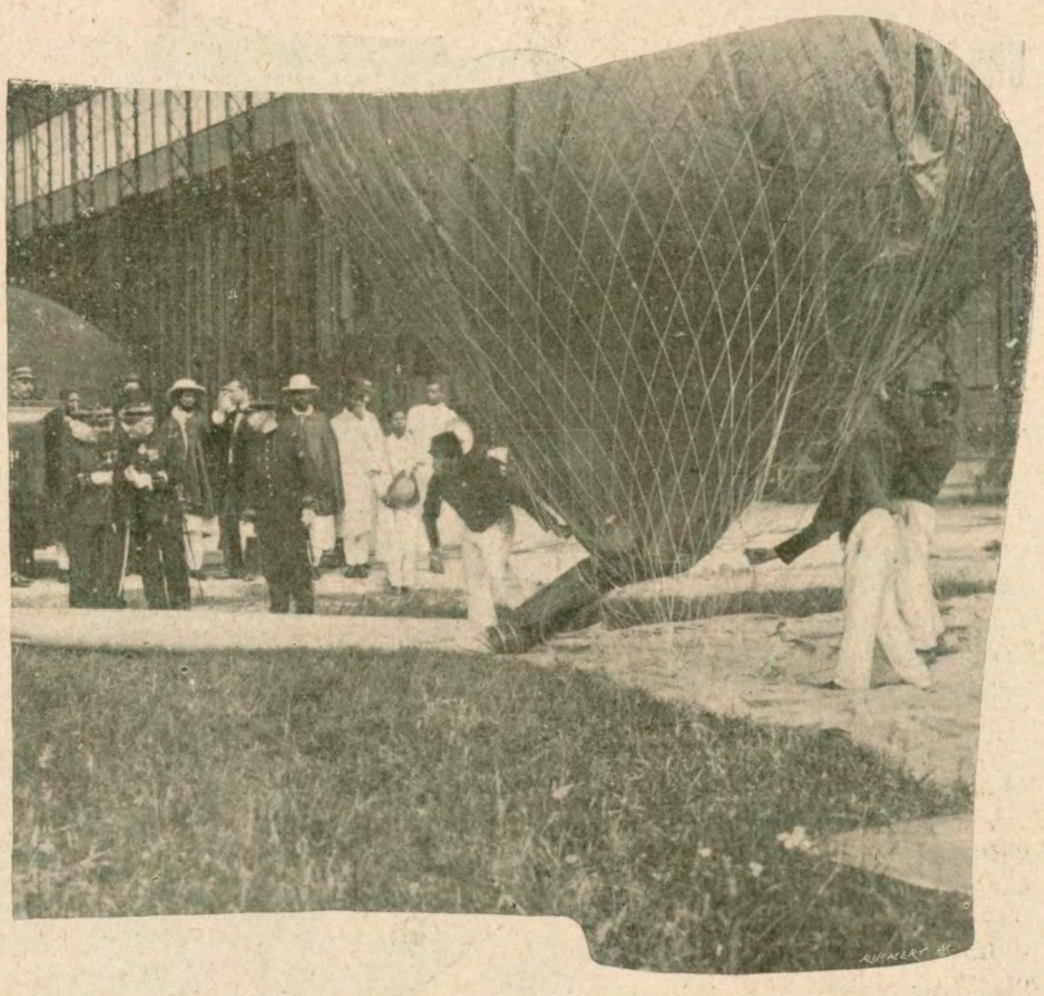
J'apercevais, sur la gauche, l'ancienne si coquette propriété d'Octave Mirbeau, et son parc — dont j'enviais l'ombre — où il y a quelques années le brillant polémiste élevait de si belles volailles de race ; et, brûlé par le soleil de midi, son jardin si original dans lequel il cultivait de si curieuses variétés de tulipes, et je marchais toujours... Enfin, entre deux îles de la Seine au milieu du fleuve, tout à coup m'apparut une construction sur l'eau, c'était bien la « maison de pêche » de Ruddock, à côté un bateau de pêche; sous un vaste panama je reconnais Batchelor, dans un autre bateau voici l'entraîneur de M. Fishhoff, T. Storr, dont l'horreur pour les photographes n'a d'égale que la bonne humeur et la jovialité, et son ami M. Robert. Le temps de rafraîchir mon gosier séché et poussiéreux avec un petit clairet d'Andresy que que je vous recommande, et je hêle un bateau ; me voilà ramant vers la « maison de pêche » de Ruddock, sur laquelle j'aperçois en train de pêcher, M. Dousdebès, le propriétaire du haras de Becheville, J. Stern le propriétaire de Robo et d'autres bons steeple-chasers, mon compatriote Lemaire, le fidèle et dévoué secrétaire de Ruddock : « Vous êtes battu de deux longueurs et je fais deat-heat avec Ruddock ! » C'est M. Stern qui s'adresse à M. Dousdebès ; ne croyez pas qu'il s'agisse d'une arrivée sensationnelle ; tout simplement M. Stern avait pris autant de gardons que Ruddock et M. Dousdebès était en retard de deux ! et au même moment, le propriétaire du haras de Becheville sortait de l'eau un « brêmiot » (petite brême) qui s'était pris par le ventre ! « Faites-en autant ! » s'écrie le joyeux M. Dousdebès. Le fait est que cette nouvelle méthode de ferrer un poisson ne manque pas d'originalité.

Après l'amorçage. La toilette du pêcheur.

Elle est vraiment curieuse, l'installation de la « Maison de pêche » de Ruddock ; imaginez-vous un ponton, sur lequel a été construite une petite maisonnette en pitch-pin : d'un côté une chambre à coucher exiguë mais coquette avec cabinet de toilette ; de l'autre, la chambre aux lignes, engins et amorces et aux deux extrémités de vastes tentes pour abriter les pêcheurs des rayons du soleil. Ruddock est un malin, à la pêche comme sur le turf, s'il sait préparer ses chevaux en vue d'une grande épreuve, il sait aussi bien préparer de bonnes places pour prendre beaucoup de poisson ; le fait est que pendant la petite heure que j'ai passée avec Ruddock et ses invités, j'ai vu prendre une vingtaine de gardons, et cinq ou six belles brêmes, ces dernières prises « à la pelote » par Ruddock. J'ai promis à Ruddock de retourner à Carrières-sous-Poissy, mais j'aurai soin d'éviter le soleil de midi et j'irai, non plus en journaliste photographe, mais en pêcheur.

Paul Mégnin.

Arrivée à Meudon du Ras Makonnen et de sa suite en voitures *Decauville*, munies de pneumatiques *Michelin*.



Le colonel Renard explique au Ras le gonflement du ballon militaire.

Le Ras Makonnen Sportsman

Sportsman, le neveu et héritier éventuel du négus Ménélick, généralissime de l'armée abyssine, l'est certes à plus d'un titre. Hardi cavalier, tireur redoutable, chasseur habile, il l'est, comme le sont tous les grands seigneurs de ce pays si curieux qui, au début du XXe siècle, est encore en pleine féodalité, et dont le régime est à peu près celui de la France au temps de saint Louis.

Mais, ce n'est pas à ce point de vue que nous considérons le puissant seigneur abyssin, c'est dans ses rapports avec les sports plus modernes et plus européens, l'automobile, l'aérostation, avec lesquels il n'a pas hésité à se familiariser.

Il n'est pas d'exemple qu'un monarque ou un prince étranger, si exotique soit-il, soit passé par Paris sans avoir été taquiné par l'envie de monter en automobile. Mais, quand nous avons appris que l'officier délégué auprès de notre nouvel hôte, le ras Makonnen, n'était autre que le commandant d'artillerie Ferrus, membre du Comité technique du T. C. F. et délégué du ministère de la guerre à toutes les courses ou concours d'automobiles, nous n'eûmes plus de doutes, ce ne serait pas une simple ballade que ferait le neveu de l'empereur abyssin, ce serait une véritable étude.

Nous ne nous étions pas trompés. Dès jeudi matin, trois voitures Decauville venaient se ranger devant l'Élysée Palace Hôtel et se mettre à la disposition du ras et de sa suite. Le ras prenait place dans la voiture du capitaine Genty, et le cortège se dirigeait, par le Bois de Boulogne, vers l'établissement d'aérostation militaire de Meudon. Là, le colonel Renard, directeur du parc de Chalais et ses officiers montraient aux envoyés éthiopiens les ballons militaires, les faisaient assister aux exercices du gonflement. Sollicité de monter dans le ballon captif, le ras s'y refusait, mais, sur son ordre, le kantiba y prenait place avec un des officiers et s'élevait à 150 mètres dans les airs.

Le Kantiba, secrétaire de l'empereur Ménélick, est le seul qui se soit décidé à se laisser enlever par le ballon captif de Meudon.

Le *kantiba* est un secrétaire de Ménélick, attaché à la personne du ras. Tous les soirs, il rédige pour l'empereur un rapport sur l'emploi de la journée. Fort intelligent, il parle très bien l'anglais et l'allemand.

Le généralissime de Menélick avait été enchanté de cette première promenade, aussi, acquiesça-t-il avec empressement, quand on lui offrit de visiter les établissements dans lesquels sont fabriquées les voitures dont il venait de se servir.

Le nom de Decauville n'était d'ailleurs pas inconnu pour lui. C'est la Société des établissements Decauville qui fournit la plus grande partie du matériel des chemins de fer éthiopiens et c'est avec le funiculaire Decauville qu'il s'était rendu la veille au Sacré-Cœur de Montmartre.

Aussi, le lendemain matin, à la gare de Lyon, arrivé par le métropolitain, comme un simple bourgeois, le ras prenait place dans un wagon-salon attaché au train de 7 h. 47 qui le déposait une heure après, à Corbeil. Avec lui, se trouvaient les deux généraux d'avant-garde qui font partie de sa suite, le kantiba, le chef ouvrier, MM. Ilg, ingénieur suisse, conseiller du Négus, Chefneux, président du conseil d'administration des chemins de fer éthiopiens et le commandant Ferrus.

A la gare, le ras est reçu par MM. Alfred Poidatz, administrateur délégué des établissements Decauville ; Chalupt et L. Ravenez, administrateurs, Cornilleau et Gossé, directeurs. Trois voitures Decauville et un délicieux petit tramway pavoisé aux couleurs éthiopiennes, nous conduisent jusqu'aux usines dont M. Alfred Poidatz fait les honneurs. C'est d'abord l'atelier des locomotives, puis l'atelier des voies, la salle des machines d'où la force électrique se répand dans tous les ateliers, car chez Decauville, c'est la fée électricité qui fait tout. C'est elle qui met les machines en mouvement, fait tourner les scies circulaires, avancer l'outil qui de lui-même et sans que la main de l'homme ait à le guider, taille mécaniquement et à un centième de millimètre près, les dents des pignons dans l'acier le plus dur. C'est elle qui, supprimant les crics et les complications de cordes ou de chaînes, transporte les plus lourdes pièces.

Malgré son flegme oriental, son impassibilité voulue, je dois décla-

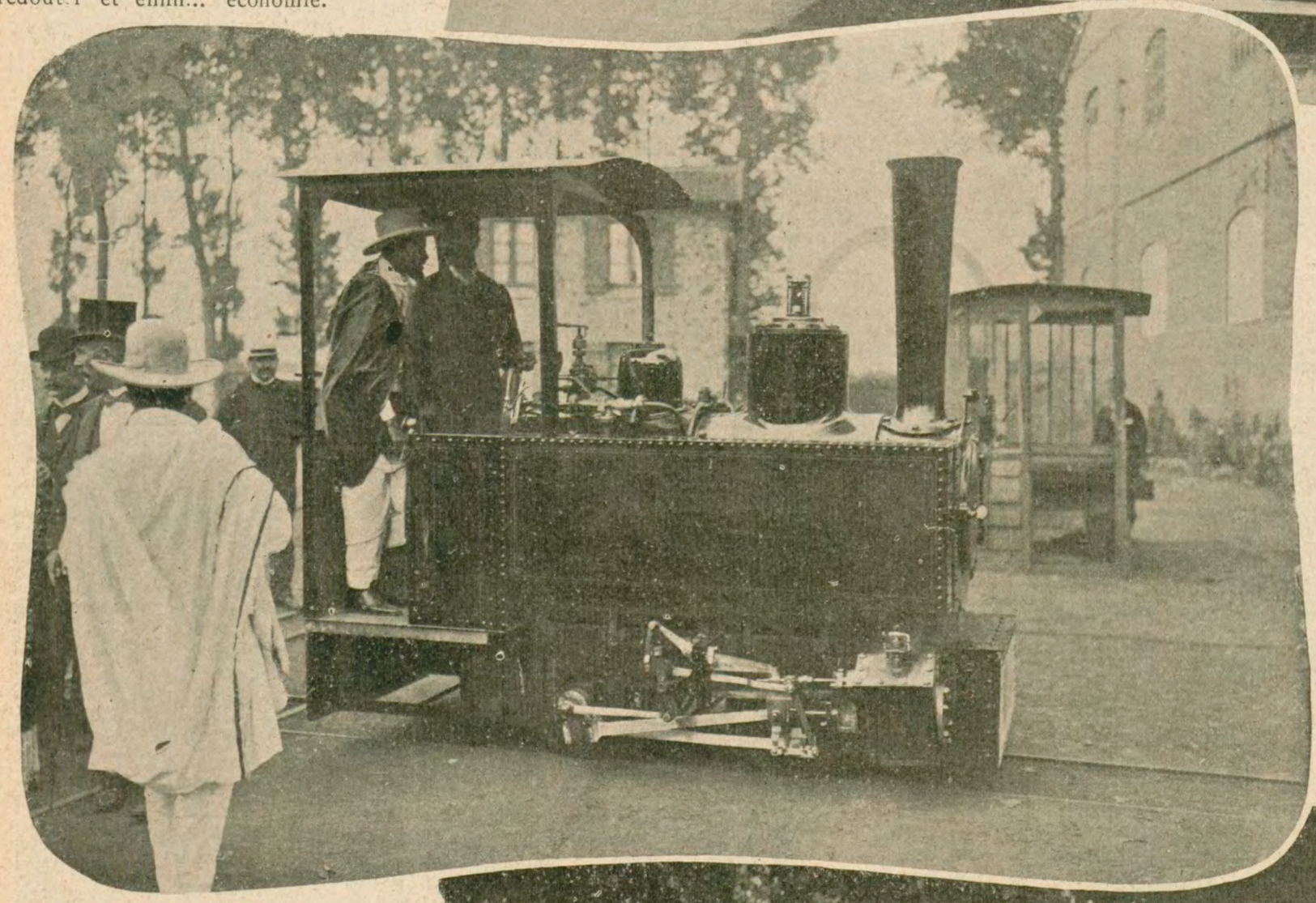
UNE PROMENADE DU RAS

C'est le capitaine Genty qui a conduit le Ras des Champs-Elysées à Meudon. S. A. Makonnen s'est montrée des plus satisfaite de la régularité de marche et de la douceur de sa voiture Decauville, *munie de pneumatiques* Michelin.

rer que quand le ras a vu le formidable électro-aimant descendre du cintre, se poser sur une pièce d'acier de 1500 kilos, aussi légèrement qu'une mouche sur un morceau de sucre et transporter d'un bout à l'autre sans heurt, sans bruit, sans secousses ce fardeau gigantesque, il a été quelque peu étonné. Les machines-outils à commande électrique sans courroie de transmission ont aussi attiré son attention. Une simple manette à tourner et la machine se met en marche prête à débiter les madriers les plus lourds, à forer des trous dans les aciers les plus résistants. Un demi-tour en arrière et docile l'outil qu'emporte sa seule force vive ralentit, ralentit et s'arrête. Le chef ouvrier n'en croyait pas ses yeux.

La tendance en ce moment, dans la grande industrie est toute favorable à la transmission électrique. Les avantages sont nombreux : douceur, silence, régularité, suppression des accidents par courroies si terribles et toujours à redouter et enfin... économie.

Le ras et sa suite dans le tramway à alcool de la société des établissements Decauville.



Le ras sur la locomotive du petit chemin de fer Decauville.

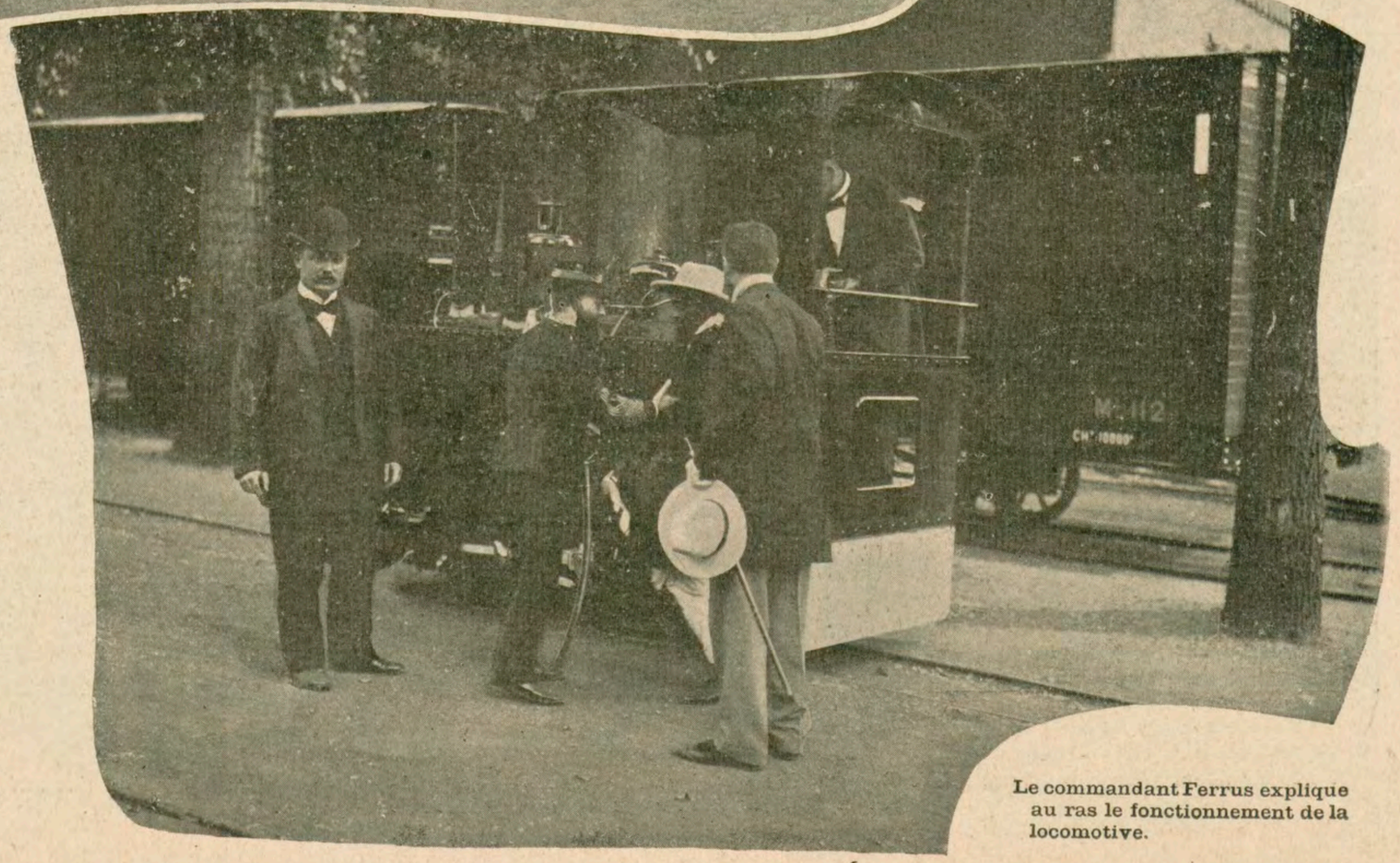
« Je fais établir des transmissions électriques à toutes mes machines, me disait l'autre jour le directeur d'une de nos grandes imprimeries, et vous savez combien j'ai de machines. Eh bien, j'ai calculé que rien qu'avec mes économies de charbon, j'aurai rattrapé en cinq ans le prix de toutes les dynamos et de l'installation électrique ! »

De là, on passe à la salle où se fabriquent les machines destinées à l'éclairage électrique de l'arsenal de Bizerte et enfin à la salle des automobiles.

C'est bien là ce qui semble intéresser le plus l'esprit curieux et pratique à la fois du ras. M. Ilg et le commandant Ferrus lui montrent par le menu les différents organes depuis le moteur jusqu'aux pneus et il paraît fort satisfait de voir un peu ce qu'il y a dans ces mystérieuses voitures, sous ces capots qu'on n'avait pas encore soulevés devant lui.

C'est qu'il y a là de quoi attirer l'attention des moins profanes. Il y a là tous les types les plus nouveaux de la marque Decauville, les voitures légères de 10 et 20 chevaux dont la réputation n'est plus à faire, et à côté les projets pour le nouveau modèle de 6 chevaux, type meilleur marché et de consommation moindre, que les établissements Decauville ont mis à l'étude pour l'année prochaine et qui donnera satisfaction à toute cette clientèle qu'effraient le prix des 20 chevaux et leur appétit.

Il y a aussi les sept voitures qui ont pris part à la course Paris-Vienne et on ne se douterait jamais à les voir, qu'elles ont parcouru les routes escarpées du Tyrol et franchi les gorges de l'Arlberg. Toutes sont arrivées à Vienne, dans un excellent rang et avec une moyenne de classement tout à fait supérieure. Elles ne semblent pas s'en porter plus mal et la meilleure des épreuves, est qu'elles vont à nouveau partir pour prendre part au Circuit des Ardennes. La maison De-



Le commandant Ferrus explique au ras le fonctionnement de la locomotive.

LE RAS EN ÉLECTRIQUE

Pour se rendre des ateliers de Corbeil à Essonnes, le Ras est monté dans une voiture électrique de la maison Decauville, *munie de pneumatiques* Michelin. *Cette voiture si douce, si silencieuse, sans bruit ni secousses, l'a littéralement ravi. Dans la voiture, M. Ilg, conseiller de l'empereur Ménélick et le commandant Ferrus.*

UNE LEÇON D'AUTOMOBILE

Le commandant Ferrus, délégué du ministre de la Guerre auprès du Ras, explique à ce dernier le fonctionnement d'une des nouvelles voitures Decauville.

Un début. Le Ras et sa suite font leur entrée au Bois de Boulogne en voiture *Decauville*, munie de pneumatiques *Michelin*.

cauville est peut-être la seule qui osera affronter une nouvelle course aussi difficile avec les mêmes voitures qui auront déjà subi la périlleuse épreuve de Paris-Vienne. Ces courses sans arrêt où le moteur subit les plus pénibles des épreuves ne sont pas pour effrayer la voiture qui a à son actif les 1000 milles du Crystal Palace !

Mais nous voilà un peu loin du Ras, auquel tous ces détails ont été contés en langue éthiopienne par le commandant Ferrus, avec les circonlocutions inévitables. Comme bien on pense, il n'y a pas de mot en abyssin pour traduire automobile; on s'en tire par un mot composé : « voitures chevaux-y-a pas », après tout, on dit bien en anglais *horseless!*

Après avoir essayé successivement un délicieux joujou de locomotive, le plus petit modèle de la maison (3 tonnes) et un tramway minuscule fonctionnant à l'essence ou à l'alcool, le Ras s'est rendu dans le salon de réception où avait été préparé un lunch auquel ni lui ni ses officiers n'ont pu prendre part, le vendredi étant pour eux jour de jeûne strict. Sur la table se trouvait un modèle de canon en acier placé sur une réduction de plate-forme roulante établie par la maison Decauville sur les plans du colonel Péchot pour le déplacement facile des canons, en particulier pour la défense des côtes, et destiné à être offert au Ras.

M. Alfred Poidatz a prononcé l'allocution suivante en s'adressant à M. Chefneux, qui est, nous l'avons dit, président du Conseil d'Administration des chemins de fer éthiopiens :

Je vous prie de remercier le Ras Makonnen du grand honneur qu'il nous a fait en venant visiter nos établissements et de le prier d'accepter en souvenir de cette visite ces quelques spécimens de fabrication.

Ce sont ces wagonnets qui ont acquis au nom de Decauville une réputation universelle.

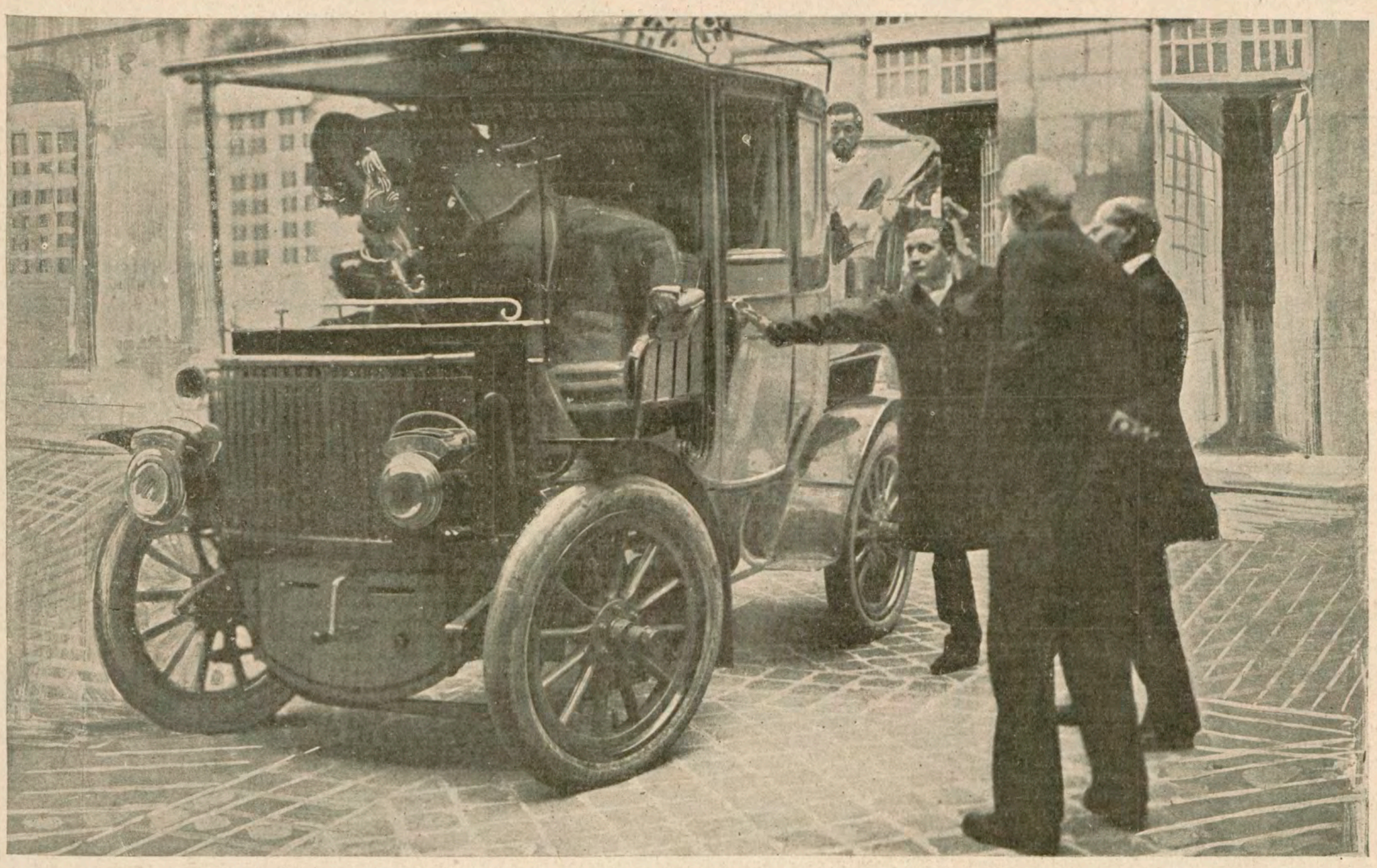
J'espère que lorsque le Ras les verra servir à la construction de vos lignes, ou lorsqu'il emploiera les wagons que nous avons fournis à votre Compagnie, il voudra bien se souvenir de ce nom de Decauville et de ce petit coin de terre française où sa présence a fait naître de si ardentes sympathies.

Les visiteurs autour du petit bateau *Decauville* à essence.

Par l'intermédiaire de M. Chefneux, le Ras a remercié et, après un coup d'œil à la respectable collection de médailles d'or qui orne les murs, et remportée par les établissements Decauville aux quatre coins du globe, tout le monde est remonté en voiture pour se rendre à la papeterie d'Essonnes. Là on a pu faire un peu de vitesse, l'habileté des conducteurs de Decauville se jouant des virages hasardeux des tortueuses rues de Corbeil et des pavés de la route de Fontainebleau. Puis, toujours en Decauville, on rejoint la gare et de là Paris.

M. V.

Le Ras et sa suite quittant en voiture les Établissements Decauville.



(Cliché J. Beau)

LE RAS A LA BIBLIOTHÈQUE NATIONALE

Le ras avait pris tant de plaisir à ses deux premières excursions en automobile que c'est encore dans une « voiture-chevaux-y-a-pas » qu'il se fit promener le lendemain. Il se rendit à la Bibliothèque Nationale où il examina la collection de manuscrits éthiopiens, et cette fois, c'est M. Létourneau qui le conduisit dans la fameuse berline du tsar, mise à sa disposition par la maison de Diétrich *et munie de pneumatiques* Michelin. *Et le ras en apprécia à sa juste valeur tout le confortable.*

BLOC-NOTES

HIPPISME

LE JOCKEY AMÉRICAIN THOMPSON. — Une nouvelle célébrité américaine vient d'être engagée par M. W. K. Vanderbilt, qui s'était séparé un peu vivement et très justement de Buccanan, — on donna juste à ce trop habile jockey vingt-quatre heures pour s'embarquer, — le jeune jockey Thompson.

Thompson, le nouvau Jockey Américain.

Thompson est à peine âgé de quinze ans et peut monter à 38 kilos ! il vient de gagner quelques épreuves à Saint-Cloud et à Maisons ; comme on le voit, il a tout à fait la monte américaine. Je pense qu'il ne montera qu'en poids très léger, car même à 50 ou 51 kilos, la surcharge gênerait énormément le cheval et pourrait être cause d'accidents.

Thompson est très américain ; lui qui a à peine la taille d'un gamin de dix ans, il arrive au pesage accompagné d'un domestique qui ne mesure pas moins de six pieds et porte une valise immense, sur laquelle se détache en lettres géantes : Thompson, jockey.

MORT DE M. MICHEL STERN. — Un accident vraiment tragique s'est produit, l'autre dimanche, aux courses d'Enghien auxquelles prenaient part un grand nombre de sportsmen parisiens. Parmi ces derniers se trouvait M. Michel Stern, fils de M. Jacques Stern, le banquier bien connu, propriétaire du haras de Crécy-Fitz-James, et de la femme de grand talent et de grand cœur, qui se nommait Sophie Croizette et qui, on s'en souvient, quitta le théâtre dans tout l'éclat de ses succès lorsqu'elle épousa M. Jacques Stern.

(Cliché Dubosq)

La dernière photographie de M. Michel Stern.

M. Michel Stern était un des sportsmen les plus estimés, et un de nos gentlemen les plus réputés. Ses couleurs, blanche, étoiles rouges, étaient très populaires, ainsi que sa monte.

Il y a un an, environ, en courant sur le plat, il fut victime d'un accident et se cassa la jambe. Ses débuts dans les steeple-chases ne dataient que de cette année. Ses premières courses à Auteuil, ont été des victoires avec Cyrano, victoires qui ont été saluées par de chaleureuses ovations. Comme propriétaire, son plus beau trophée est d'avoir remporté, cette année, à Auteuil, le prix Delâtre, avec Darius.

M. Michel Stern, qui avait à peine vingt-six ans, ne comptait que des amis dans le monde du sport et dans la société parisienne où sa mort, surtout une mort si tragique, a produit la plus pénible impression.

Sans parler des jockeys, qui ne font, en cela, que courir les risques inhérents à leur dangereuse profession, un certain nombre de gentlemen-riders ont été déjà victimes du steeple-chasing.

A citer, notamment, le comte de Saint-Germain, beau-frère du Baron Finot, qui s'est tué, à Spa, en montant *Astrolabe* ; M. Torrance, écrasé sous son cheval à la Croix-de-Berny ; M. Ané, tué à Auteuil ; M. Thouvenel, tué à Colombes, MM. Touchard et de la Rochetaillée, qui, tous deux se brisèrent la colonne vertébrale en tombant ; le fils du baron de Fleury, tué sur l'hippodrome de Craon, etc., etc.

FRANC-PICARD.

YACHTING

POUR LES COURSES DE CANOTS AUTOMOBILES. — Les yachtmens apprendront, comme nous, avec plaisir l'institution, due à M. Damoy-Picon, d'une coupe pour canots automobiles de 10 mètres et au-dessous.

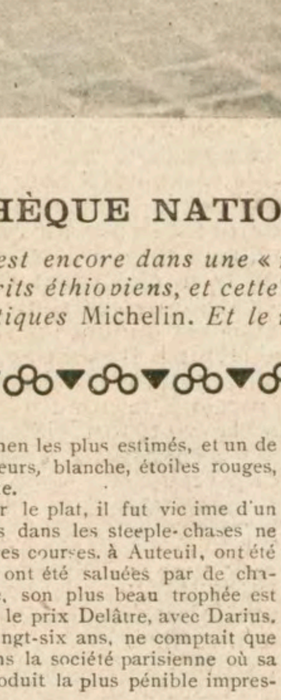
Cette coupe portera le nom du donateur et sera réservée aux embarcations de construction essentiellement française. La première manche en sera courue, au Yachting-Club, sur le bassin d'Arcachon, dans le courant d'août prochain.

La coupe consiste en un bronze d'art représentant l'*Amphytrite* de Levasseur.

La date et les règlements de la course seront publiés ultérieurement.

KITING

UN NOUVEAU SPORT. — *Quésaco*, le kiting ? C'est un nouveau sport, chinois de naissance et anglais de baptême et qui se joue avec des cerfs-volants. Il ne consiste pas, comme on le pourrait croire, à faire monter le cerf-volant le plus haut possible, mais bien à essayer avec son appareil de faire tomber celui d'un adversaire et au besoin à couper la corde qui le retient.



Amphytrite, de Levasseur. Challenge de canots automobiles.

Ce jeu, très en honneur en Chine est presque inconnu en Europe. Il existe cependant à Londres, un kiting-club qui possède plusieurs cerfs-volants, coutant, l'un dans l'autre 50 £. — 1 250 francs. Ce n'est plus tout à fait le cerf-volant naïf et enluminé de notre enfance, avec une queue faite de vieux journaux tirebouchonnés. A Vienne, on commence à s'adonner à ce sport qui exige du coup-d'œil, de la poigne une excellente vue et de vastes terrains pour le pratiquer.

BILLARD

L'AMATEUR.

L'amateur de billard qui est vraiment passionné pour le noble jeu, qui s'y adonne d'une manière exclusive, est en général un type assez spécial et très curieux à étudier.

Chez lui on ne trouverait à demeure ni romans, ni revues : les seuls ouvrages qui ont accès en son home sont les divers traités relatifs à son sport favori, Désiré Lemaire, Vignaux, Garnier, Mangin ; les seuls journaux ceux qui ont le tact de consacrer une rubrique régulière aux choses du billard. Couché généralement très tard, car les Académies ne ferment leurs portes qu'à deux heures du marin, il fait un effort pour être prêt à sortir au commencement de l'après-midi, afin d'arriver des premiers dans l'établissement qu'il fréquente et de ne pas trouver son billard habituel occupé par des clients plus matineux que lui, car alors il souffre réellement et la pantomime à laquelle il se livre pour témoigner aux joueurs qu'il attend le tour après eux est curieusement expressive : il tourne constamment autour du billard avec un air de dire : « c'est instrument est le mien, quand me le rendrez-vous ? » il va à chaque instant regarder la marque pour savoir combien de points restent à faire, il interviewe à plusieurs reprises le garçon pour savoir à quelle heure les joueurs ont commencé, s'ils ont l'habitude de faire des parties longues, etc., etc.

Mais s'il a la chance de trouver son instrument disponible, il s'en empare de suite et commence par faire des gammes tout seul afin de se dérouiller le bras, puis il invite à jouer un amateur généralement beaucoup moins fort que lui et pendant quatre ou cinq heures il l'assassine et l'abrutit par une avalanche de carambolages. Car en général il n'est vraiment bien en jeu que lorsqu'il joue seul ou contre un adversaire médiocre. Du reste, il s'en rend compte et choisit en conséquence ses hommes. Il ne convient pas de ce travers et dit bien haut que s'il ne joue jamais avec tels et tels forts amateurs, c'est parce que ceux-ci préfèrent ne pas se mesurer avec lui.

Sa partie finie, il sort en hâte et, sous le prétexte d'acheter du bleus ou de faire changer son procédé, il s'arrête à la Brunswick pour y prendre langue et savoir les dernières nouvelles du billard,

Sa soirée, il la passe à voir pendant une heure ou deux jouer les grands maîtres, puis retourne à son café où il reprend sa queue et son billard aussi longtemps que l'électricité ou le gaz restent allumés. Il a le soin, avant de rentrer, d'annoncer à ses amis qu'il a fait telle ou telle série, gagné telle ou telle partie — il ne parle jamais des parties perdues : elles n'ont pas été régulières — puis s'en retourne chez lui après avoir absorbé moult microbes, respiré un air suffisamment vicié et s'endort bercé par le son du choc de l'ivoire qu'il croit encore percevoir dans son sommeil.

Notez que malgré cette existence de travail régulier et intensif, il dit toujours qu'il ne joue jamais et manque complètement d'entraînement.

Le grand amateur de billard est plutôt un type à part.

COUNT REDDEER.

Petites Annonces de la " Vie au Grand Air

UN FRANC la ligne de 40 lettres

Toute fraction de ligne est comptée comme ligne entière.

passe pas de jour sans que nos lecteurs nous écrivent pour nous faire part des excellents résultats qu'ils ont obtenus en se servant de nos petites annonces.

URANCES SPORTIVES

ısurances Spéciales, 20, *Rue Taitbout, Paris.* Téléphone : 283-41.

rance contre les accidents, pour être bien st-à-dire pour donner à ceux qui la con- pleine et entière garantie, doit être faite ucoup de soins, et demande le concours de tes rompus à la confection des contrats ituent cette garantie.
s'agisse d'assurances automobiles, de che- voitures, ou d'assurances individuelles. la ouscrite ne vaut que par les clauses y ins- auses qui varient à l'infini suivant les cas. **ssurances Spéciales**, 20, rue Taitbout, se chargent de toutes les assurances en et tout particulièrement des assurances s pour lesquelles elles se sont spécialisées. les sportsmen qui voudront être bien assu- e pas payer des primes exagérées feront ien de s'adresser aux **Assurances Spé-** 20, rue Taitbout, Paris, qui leur donneront atisfactions.
emande, les **Assurances Spéciales** en- lonner verbalement toutes les explications

donner rendez-vous, écrire ou téléphoner 1.

AUTOMOBILES

ion exceptionnelle, 3 trains Scotte abso- nt neufs. A vendre bonnes conditions. — , ingénieur, hôtel Bayard, Toulouse. (6340)

formation de motocycles à pétrole en urettes 2 places côte à côte. Débrayage 2 . Lamy, 160, rue Oberkampf, Paris. Télé- 23.05. (6245)

-vous louer bicyclette, motocycles et au- obiles? adressez-vous au *Garage Dupré*, nue de la Grande-Armée; 156, avenue Ma- Téléph. 503-50. Leçons, vente, achat, avances rchandises. (6302)

chauffeur, 28, rue Mogador, Paris, livre uite les nouveaux modèles *Gladiator, Re- de Dion*, etc. Grand choix de voitures d'oc- les premières marques telles que *Panhard- or, Renault, de Dion, Mors*. Toutes voitures i et garanties. (6310)

ous de luxe Delahaye, 6 pl. 14 cn. Cour- unique. Avance à l'allum. faisant du 50. o de recharge. Pneus neufs. Livré en 901. 10 000 fr. Ec. à M. Cravoisier, à Melun. (6353)

e Darracq 9 chevaux, forme charrette, , roues bois, parfait état, à vendre bonnes ons. S'adresser M. Aug. Wimille, au *Petit n*, 18, rue d'Enghien, Paris. (2001)

tre Darracq, neuf chevaux, double phaéton ier carré, état de neuf, pneus renforcés acétylène, toutes pièces de rechange et ires très bas prix. Villoeq, Neuilly-Plai- (2003)

ette Peugeot, 4 ch., mod. 1900, 3 places. ote, pneus ferrés, 2.200 fr. Munier, 6, rue e, Paris. (6313)

obile, 4 pl., 6 ch., moteur Aster, marche aite. A vendre, occasion. — Adr. Taylor, 6, Tournon, Bordeaux. (6362).

CARTES POSTALES

h Rivière des Borderies. Brive (Corrèze), ice, échange cartes postales indéfiniment. (6368)

COLLECTIONS

Collectionneurs. Deux séries de cartes ales viennent de paraître : 1° la Fabrication eumatique, 36 cartes avec texte 0 fr. 50 recomm. 0 fr. 75) ; 2° douze reproductions hés amusants signés O'Galop 0 fr. 20 recomm. 0 fr. 45). Michelin et Cie, Cler- Ferrand et 105, boulevard Pereire, Paris. (6305)

CHIENS

l français. Chiens de chasse bien dressés : eys, fox-terriers et toutes races. — Bocquet, Clisson, Paris. Téléph. 807-47. (6370)

DIVERS

erais d'occasion appareil photographique 18, état de neuf. Ecrire Rogé, 90, rue Saint- en-l'Ile, Paris. Pressé. (2005)

A. Bertrand, Neuville-Scey, par Combeaufon- taine (Haute-Saône), offre appareil photographique, amplificateur, longue-vue cuivre, nombreux échantillons d'herbier de toutes régions, insectes, livres, etc., contre phonographe ou n'importe quoi d'utile. Timbre pour réponse. (6369)

Beaux app. photog. occas. — Ber, 5, rue Londres, 1 à 3. (6368)

YACHTS

Excellente occasion. "Le Verée", yacht de 6 tonneaux, gréé en côtre, tenant admirablement la mer. Prix : 1 500 fr. Pour le visiter s'adresser chez Verly, au pont de Poissy (Seine-et-Oise) et pour traiter à M. Bourdeau, 14, rue Desneraudes, a Paris. (6359)

2/3 tx construit 1900, quille fonte, cale 0,65. roide et marche bien, misaine seule à guy. demi ponte, cédé à 400 fr. Adresse au journal, (Photographie). (6364)

Trois Yachts à vapeur de 16-18 et 20 m. de long à vendre très bon marché, cause de départ. Hachin, 15, rue Adam-Ledoux, à Courbevoie (Seine). (6370).

Echos

LES PASTILLES DE VICHY-ÉTAT ET LA FRAUDE

C'est une chose universellement connue dans notre pauvre humanité de gastralgiques et de dyspepsiques, que les Pastilles de Vichy-Etat, prises après le repas à la dose de 2 ou 3, constituent un remède souverain aux mauvaises digestions et aux malaises de l'estomac. Mais encore faut-il pour en goûter vraiment tous les bienfaits, user des **Pastilles de Vichy** authentiques, et il est nécessaire pour cela de prendre des précautions. La fraude, en effet, cette fraude que le succès entraîne toujours à sa suite, s'en est mêlée, et de toutes parts sont nées des contre açons, les unes suspectes, les autres à tout le moins inefficaces.

Il est dès lors d'un intérêt primordial pour le public de faire lui-même sa police autour de ce précieux et salutaire produit et de s'assurer que les pastilles qu'on lui vend, sous le nom de **Pastilles de Vichy-Etat** ont bien réellement été fabriquées avec les sels extraits de ces sources célèbres dans le monde entier et qui ont noms : Célestins, Grande-Grille et Hôpital. Il suffit pour cela d'exiger les boîtes métalliqués scellées et portant en marque de garantie le rond bleu " Vichy-Etat ". C'est, on le voit fort simple, encore est-il nécessaire de s'en assurer et de prendre cette indispensable précaution.

***

GRAND GARAGE CENTRAL

Chauffeurs, commerçants, industriels, que vos affaires appellent dans le centre de Paris et qui voulez avoir près de vous, en lieu sûr, votre voiture, allez au Grand Garage Central, 4, rue Buffault (faubourg Montmartre).

Vous y trouverez, en plus d'un atelier de réparations très complet, d'une fosse de nettoyage et de très confortables cabinets de toilettes, tous accessoires pour automobiles à des prix exceptionnels.

Ajoutons que le Grand Garage Central est dirigé par M. Bory, dont la compétence en automobile est une garantie pour les chauffeurs qui désirent faire l'achat d'une voiture neuve ou profiter d'une bonne occasion.

L. Jacquin, propriétaire. — A. Bory, directeur.

***

LES VACANCES AU BORD DE LA MER

Bien des personnes s'en iront en automobile, les unes au bord de la mer, les autres en Suisse ou ailleurs. Mais ces personnes ne savent quelle voiture prendre.

Après Paris-Vienne, l'hésitation n'est plus permises. Les voitures légères Renault et les grosses voitures Panhard sont, et c'est justice, les voitures en vogue. Ce sont donc les deux marques qu'il faut acheter. Mais elles sont malheureusement très rares sur le marché. M. Outhenin-Chalandre a sans doute prévu le cas et nous pouvons affirmer qu'on trouve chez lui les 7 et 10 chx Panhard et les 8 chx nouveau modèle Renault, les De Dion et Bouton, nouveau modèle, châssis allongé, nouveau moteur 8 chx, livrables de suite, avec des carrosseries tonneau ou double phaéton très confortables et à des prix très abordables.

Rappelons que la maison Outhenin-Chalandre donne gratuitement le garage à tous ses clients et que l'on trouve, au 4 de la rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine, à 45 mètres de la Porte-Muillot, un garage modèle de premier ordre, avec atelier de réparations. Tout un personnel d'élite, dirigé par M. Teste, le chauffeur bien connu, est jour et nuit à la disposition des clients.

OFFICIELS MINISTÉRIELS

MAISON à Paris, 8, r. de l'Avre, Cce 264m. Rev. br. 4.400 fr. M. à p. 50.000 fr. Adj. s. 1 ench. Ch. Not. Paris, 29 juill. Me F. DELAPALME, not. 8, r. Villersexel.

VILLE DE PARIS

TERRAIN A adj. s. 1 ench. Ch. d. Not. de Paris, le 5 Août 1902, Bd Flandrin. Surf. 488m45. M. à pr. 184 fr. le m. S'adr. Mes MAHOT DE LA QUÉRANTONNAIS, 14, rue des Pyramides, et DELORME, rue Auber, 11, dép. de l'ench.

CHEMINS DE FER DE L'OUEST

Aug... de la durée de validité
des ... et retour à prix réduits ndes lignes).

Nous avons annoncé récemment que la Compagnie des Chemins de fer de l'Ouest avait soumis à l'homologation ministérielle une proposition modifiant la durée de validité des billets d'aller et retour délivrés par toutes les gares et haltes de son réseau.

Cette proposition venant d'être approuvée par l'Administration supérieure, la durée de validité des dits billets est, dès à présent, augmentée dans les proportions indiquées ci-après :

Ancienne durée de validité :		*Durée de validité nouvelle :*	
Jusqu'à 125 kil.	2 jours	Jusqu'à 60 k.	2 jours
De 126 à 250 kil.	3 »	De 61 à 100 k.	3 »
De 251 à 400 kil.	4 »	De 101 à 200 k.	4 »
De 401 à 500 kil.	5 »	De 201 à 300 k.	5 »
De 501 à 600 kil.	6 »	De 301 à 400 k.	6 »
Au-des. 600 kil.	7 »	De 401 à 500 k.	7 »
		De 501 à 600 k.	8 »
		De 601 à 700 k.	9 »
		De 701 à 800 k.	10 »

Comme on le voit, c'est, pour les longs parcours, une augmentation qui s'élève à trois jours ; il est bien entendu que, comme précédemment, les délais indiqués ci-dessus ne comprennent pas les dimanches et jours de fêtes qui viennent s'ajouter à la durée de validité de ces billets, durée qui peut être, en outre, à deux reprises, prolongée de moitié, moyennant le paiement, pour chaque prolongation, d'un supplément égal à 10 p. 100 du prix du billet.

***

CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE

A l'occasion des vacances de 1902, la Cie P.L.M. mettra en marche sur la Savoie les trains de plaisir (1re, 2e et 3e cl.) ci-après :

1er Août. — Départ de Paris à 11 h, 55 s. Arrivée le 2 août à Annemasse, midi 40 ; Bonneville, 2 h. 17 s.; Le Fayet-St-Gervais, 3 h. 26 s.

8 Août. — Départ de Paris à 11 h. 55 s. Arrivée le 9 août à Chambéry, 11 h. 59 m.; St-Pierre-d'Albigny, midi 37; Moutiers Salins, 2 h. 40 s.

Prix (aller et retour) sur :

Annemasse,	1re cl. 68 fr 40 ;	2e cl. 46 fr 20 ;	3e cl. 24 fr 15
Bonneville,	— 71 »	— 47.95	— 25.05
Le Fayet-St-Gervais,	— 75.15	— 50.75	— 26.50
Chambéry,	— 64.40	— 43.45	— 22.65
St-Pierre-d'Albigny,	— 67.10	— 45.30	— 23.60
Moutiers Salins,	— 72.90	— 49.20	— 25.70

Franchise de 30 kg de bagages.

Les billets seront délivrés, à dater du 15 juin, aux bureaux P.-L.-M. de la rue Tiquetonne.

Pour chaque train de plaisir, les bagages seront reçus à l'enregistrement dès la veille du départ du train et le jour du départ, jusqu'à 6 h. du soir au plus tard. Le retour s'effectuera au gré des voyageurs jusqu'au 1er novembre 1902, par tous les trains ordinaires, y compris les express, dans les mêmes conditions que pour les voyageurs en général.

Pour tous autres renseignements, s'adresser au bureau P.-L.-M. de la rue Tiquetonne.

***

Voyages internationaux avec Itinéraires facultatifs

Depuis le 1er juin 1902, toutes les gares P.L.M. délivrent toute l'année des livrets de voyages internationaux avec itinéraires au gré des voyageurs sur les réseaux Est, Nord, Ouest et P.L.M. et sur les chemins de fer allemands, austro-hongrois, belges, bosniaques, bulgares, danois, finlandais, hollandais, serbes, suédois, suisses et turcs [illegible] ges, qui peuvent comprendre certains parcours par bateaux à vapeur ou par voiture, doivent, lorsqu'ils sont commencés en France, comporter obligatoirement des parcours à l'étranger.

Pour tous renseignements, s'adresser dans les gares P.L.M. ou consulter le *Livret-Guide Officiel* P.L.M., vendu 0 fr. 50 dans toutes les gares, bureaux de villes et agences de la Compagnie et envoyé contre 0 fr. 85 adressés en timbres-poste au Service Central de l'Exploitation (Publicité), 20, Boulevard Diderot, Paris (12 arrt).

***

CHEMINS DE FER DU NORD

PARIS-NORD A LONDRES

Via Calais ou Boulogne

Cinq services rapides quotidiens dans chaque sens, voie la plus rapide, tous les trains comportent des 2e classes. En outre, les trains de l'après-midi et de Malle de nuit partant de Paris-Nord pour Londres à 3 h. 25 soir et à 9 h. soir, et de Londres pour Paris-Nord à 2 h. 45 soir et à 9 h. soir, prennent les voyageurs munis de billets directs de 3e classe.

PARIS-NORD A LONDRES

	1re 2e cl.	1re 2e cl.	1re 2e cl.	1re 2e 3e cl.	1re 2e 3e cl.
	(*)(WR)	(*)	(*)(WR)		
Paris-Nord. dép.	9 35 m.	10 30 m.	11 20 m.	3 25 s.	9 » s.
	viâ Calais	v. Boulogne	viâ Calais	v. Boulogne	viâ Calais
Londres.... arr.	4 50 s.	5 50 s.	7 » s.	11 05 s.	5 30 m.
				Du 1er Juin au 30 Sept. inclus	
	1re 2e cl.	1re 2e cl.	1re 2e cl.	1re 2e 3e cl.	1re 2e 3e cl.
	(*)(WR)	(*)	(*)	(W. R.)	
Londres.... dép.	9 » m.	10 » m.	11 » m.	2 45 s.	9 » s.
	viâ Calais	v. Boulogne	viâ Calais	v. Boulogne	viâ Calais
Paris-Nord.. arr.	4 45 s.	5 50 s.	7 » s.	11 10 s.	5 50 m.
				Du 1er Juin au 30 Sept. inclus	

(*) Trains composés avec les nouvelles voitures à couloir sur boggies de la Compagnie du Nord, comportant water-closet et lavabo.

(W. R.) Wagon-Restaurant. Les voyageurs de 1re classe y ont seuls accès, les voyageurs de 2e classe n'y sont admis qu'en payant le supplément de 2e en 1re classe.

CABOURG

CABOURG

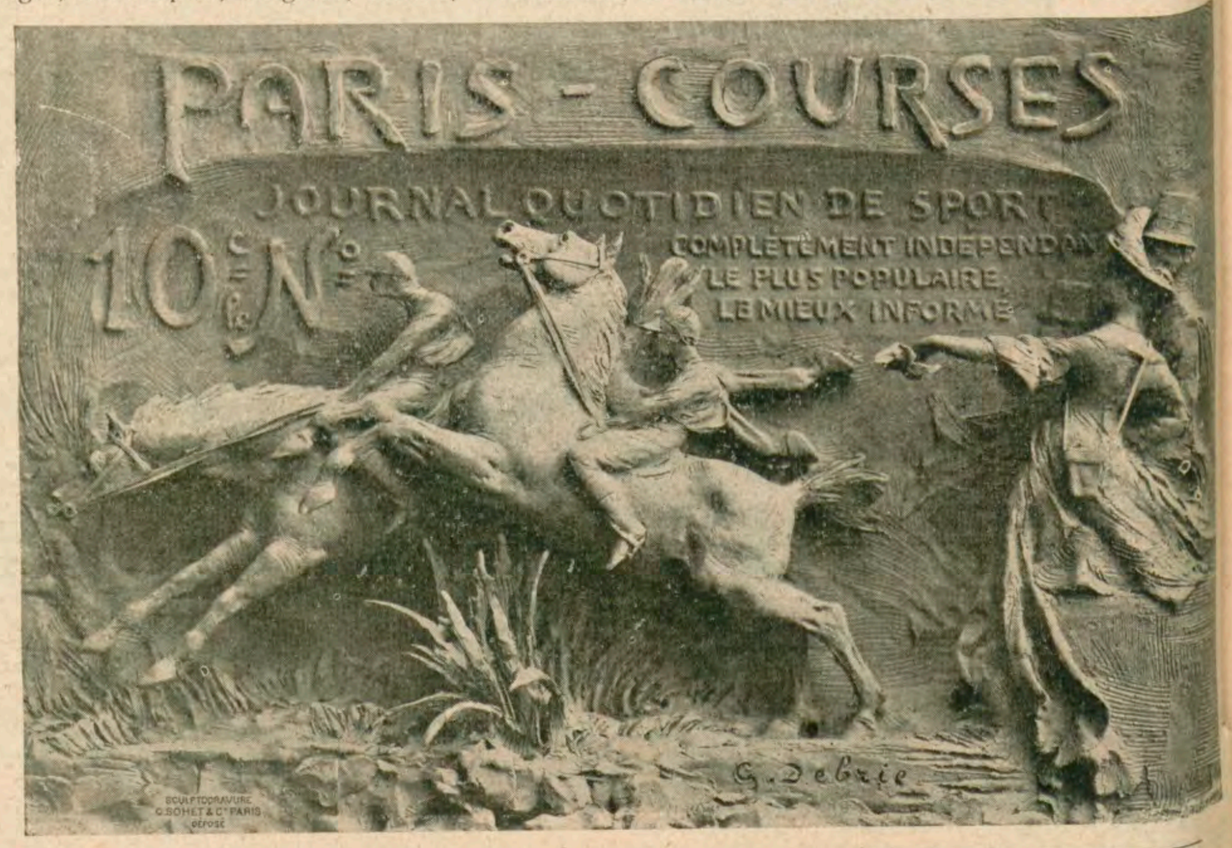
CABOURG

Grand Hôtel

ÉTABLISSEMENT DE 1er ORDRE

Garage pour Automobiles

FABRE & BERTRAND, Directeurs



Le Gérant : G. Jarrige.

Cerneu. — Imprimerie Ed. Crété.